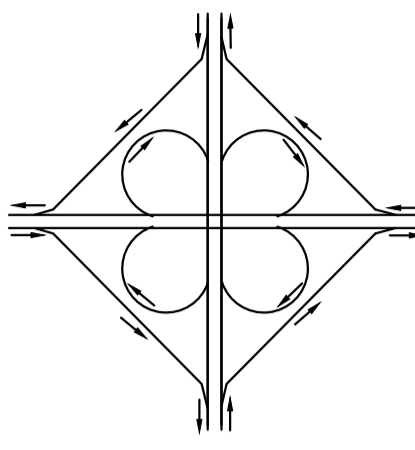
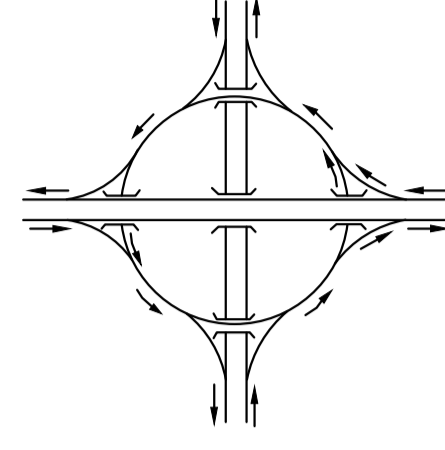
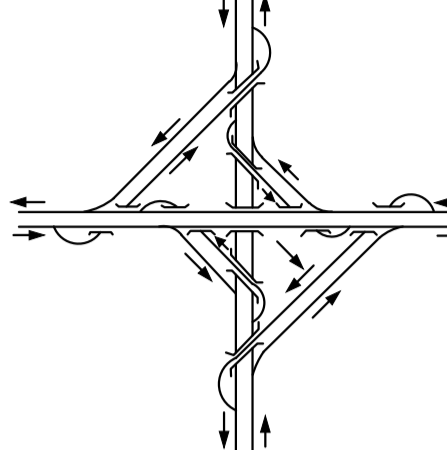
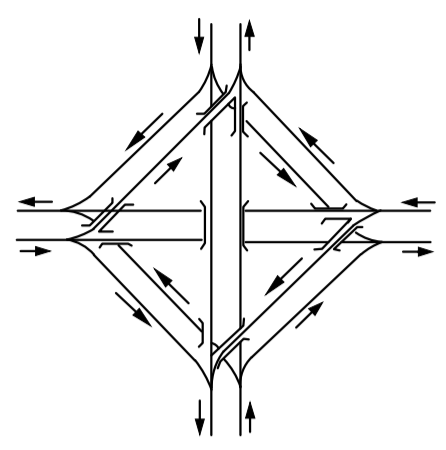


ХАРАКТЕРИСТИКА ПЛАНУВАЛЬНИХ РІШЕНЬ

	 Конюшиноподібний тип	 Кільцевий тип	 Петлевидний тип	 Ромбовидний тип
Територіальне розташування	За територіальною ознакою знаходиться в III,IV зоні міста.	I II	III IV	I II
Функціональне розташування	На підходах до мостів, шляхопровіди через залізно-дорожні шляхи,використовувати на міських кільцевих магістралях в периферійній зоні	Перетин зі швидкісними магістралями(так звані Highway, speedway), транзитні шляхи в межах регіону, країни.	На підходах до мостів, шляхопровіди через залізно-дорожні шляхи, обсяг лівоповоротного потоку 15% і більше.	В умовах існуючої забудови, з обмеженою територією Служить для виділення основного напрямку руху
Клас вузла	II	III	I	IV V
Індивідуальний транспорт	2 Зручна транспортна розв'язка для руху авто, з великою пропускнуою здатністю. Є деякі незначні незручності.	3 Транспортна розв'язка має невелику пропускну здатність, і має лінії переплетіння, що ускладнюють рух.	1 Найбільш сприятливе планувальне рішення, авто рухаються швидко і безперешкодно	3 Пропускна здатність невелика, наявність світлофорного регулювання ускладнює рух авто.
Громадський транспорт	3 Наявні незручності для пропуску маршрутів громадського транспорту	2 Наявні незручності для пропуску маршрутів громадського транспорту	4 Найбільш несприятлива розв'язка для організації руху громадського транспорту	1 Найбільш сприятливий перетин для ГТ, так як є можливість організації зупинки.
Вантажний транспорт	2 Завдяки великим радіусам на клевері ВТ рухається безперешкодно .Рух дещо ускладнений й за рахунок ліній переплетіння і зліття.	3 Ускладнений рух вантажного і габаритного транспорту наявністю обмеження зон переплетіння транспорту.	1 Вантажний транспорт безперешкодно проходить перетин, без будь яких ускладнень на право та лівоповоротних з'їздах.	4 Незручність руху вантажного трнспорту обумовлена геометричними параметрами даного перетину, особливо на поворотах.
Велосипедний транспорт	2 Велосипедний рух на розв'язці можливий але з деякими ускладненнями.	3 Велосипедний рух на розв'язці, на сьогоднішній день, один з найнебезпечніших маневрів	4 Ця розв'язка є найбільш несприятлива і небезпечною для руху велосипедного транспорту.	1 Дана розв'язка допускає рух пішоходів і велосипедистів уздовж другорядної дороги
Пішохідний рух	2 Щоб перетнути розв'язку, потрібно пройти велику відстань і при цьому перетнути як мінімум дві бічні дороги.	3	4 Щоб перетнути розв'язку пішоходам, необхідно пройти велику відстань.	1 Дана розв'язка допускає рух пішоходів і велосипедистів уздовж другорядної дороги
Площа під забудову	3 Такі перехрещення займають велику територію (при радіусі на з'їздах 25-40 м необхідна територія близько 6 га	2 Вузол є досить компактним, але займає досить значну територію.	4 Такі перехрещення займають велику територію від 25 га і більше	1 Розв'язка є компактною, можливість будівництва в умовах існуючої забудови (стиснутих умовах).
Швидкість транспорту на вузлі	2 По розв'язці «листя конюшини» можливий рух зі швидкістю не більше 40 кілометрів на годину.	3 Швидкість руху на кільці обмежена його розмірами 20-30 км/год, а деколи і менше.	1 Повороти заточені під 131 км / год, шляхи виходять з розв'язки в тому ж складі, в якому і входять	4 Для даного перетину неможлива робота без світлофорного регулювання., що приводить до повної зупинки транспорту на вузлі.
Інтенсивність транспортних потоків	2 ~15000-25000 авто/добу	3 ~12000-17000 авто/добу	1 ~ до 30000 авто/добу	4 ~ 12000 авто/добу
Реалізація (поетапне будівництво)	1 Будівництво ж можна здійснити з мінімальними труднощами.	3 Поетапне будівництво створить незручності для руху транспорту.	4 Поетапне будівництво створить великі незручності для руху транспорту.	2 Можливість поетапного будівництва, з мінімальними ускладненнями для руху транспорту
Екологія	2 Машини на вузлі рухаються плавно, без використання акселерату і тормозу, що значно скорочує витрати палива, а отже і викиди в атмосферу	3 Машини на вузлі рухається по правилам пріоритету, що змушує водія уступати дорогу, а отже використовувати більше палива, як наслідок більше викидів в атмосферу	1 За рахунок безперешкодного руху, транспорт перебуває меншу кількість часу на вузлі, за рахунок чого викиди вуглекислого газу і шкідливих речовин менші ніж у інших варіантів.	4 Машини на вузлі рухаються по принципу газ- тормоз, через наявність світлофора, що значно збільшує витрати палива, а отже і викиди в атмосферу
Сприйняття водієм схеми вузла	1 Найпоширеніший тип перетину являється найзручнішим і привичнішим для орієнтування водіїв на вузлі.	2 Зручний тип для орієнтування водіїв на вузлі.	4 Тяжко сприймається водієм, розв'язка складна для орієнтації. Пропустивши свій поворот, необхідно здійснювати розворот за межами розв'язки.	2 Перетини цього типу характеризуються простотою конфігурації та зручностями для орієнтації водіїв
ХАБ-При будівництві ТПУ враховуватиметься такий критерій, як "сухі ноги": щоб пасажир міг перейти з одного виду транспорту на інший, не виходячи з приміщення, або під навісом.	3 Розв'язка досить незручна для здійснення пересадок пасажирів	1 Найбільш зручний вузол для пересадки пасажирів.	4 Розв'язка дуже незручна для пересадки пасажирів, ускладнена.	2 Розв'язка досить зручна для утворення пересадочного вузла, присутні деякі незручності..
Прямі потоки транспорту	2 На міжпетлевих ділянках прямих напрямів виконується переплетення транспортних потоків - автомобілі, що входять в потік з лівоповоротного з'їзду	3 Великий перепробіг основного потоку	1 Рух коналізований, прямий і по кривій. Поток не переплітається, відсутні крнфліктні точки	4 З'єднання лівоповоротного з'їзду з магістраллю, що пересікається, здійснюється з лівого боку. Ця обставина знижує швидкість руху на основному напрямі
Правоповоротні потоки	1 Праві повороти здійснюються по чотирьох відособлених з'їздах	2 Правий поворот здійснюється з незначним перепробігом і є зручним для виконання.	3 Правий поворот здійснюється з великим перепробігом, за рахунок чого використовується більше палива.	4 Правий поворот здійснюється з великими затримками, так як приходится пропускати транспортні потоки інших напрямків.
Лівоповоротні потоки	3 Лівоповоротний рух здійснюється за рахунок проїзду через центр перехрещення (під або над штучною спорудою) та повороту праворуч на з'їзд з наступним перешикуванням в потік напрямку, що пересікається	2 Організація руху лівоповоротних потоків по кільцю здійснюється з використанням 2,3,5 шляхопроводів, обмежені лівоповоротні потоки за рахунок обмеження зон переплетіння потоків.	1 Відводиться окремий шляхопровід, який забезпечує безперешкодний проїзд лівоповоротних потоків	4 Лівоповоротний рух здійснюється за рахунок проїзду через центр перехрещення (під або над штучною спорудою) та повороту праворуч на з'їзд з наступним перешикуванням в потік напрямку, що пересікається.
Розворотні потоки	2 Можливий розворот в базовій конфігурації, хоча і ускладнений.Значні перепробіги лівоповоротних і зворотніх потоків	1 Простий розворот на кільці, можливість перестроювання з кругового перехрестя	4 Відсутня можливість розвороту в базовій конфігурації вузла. необхідна додаткова дорога для розвороту	4 Відсутня можливість розвороту в базовій конфігурації вузла. необхідна додаткова дорога для розвороту
Безпека руху на вузлі	3 В'їзд розташований перед виїздом, що може створити затори та аварійні ситуації (особливо якщо під мостом розташовуються зупинки громадського транспорту	4 Наявність ліній переплетіння на перетині приводить до утворень ДТП, а також через знехтування правилами пріоритету	1 Не має ворожих потоків, формування потоку відбувається перед розв'язкою. Виїзд розташований перед в'їздом	2 За рахунок зниження швидкості руху по другорядній дорозі і меншій кількості конфліктних точок
Використання території вузла	3 Територія вузла не є сприятливою для іншого функціонального використання.	2 Можливе багатофункціональне використання вузла.Прикладом слугує Севастопольська площа.	4 Територія виконує тільки функцію розв'язки.	1 Можливе багатофункціональне використання території,

МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА					
Виконала	Прізвище	Підпис	Дата	Характеристика планувальних рішень	
Керівник	Форостина О.О			Літера	Маса
Рецензент	Осетрін М.М.			МР	
Консультант	Черданько П.П			Лист 4	Листів 12
Зав. каф.	Беспапов Д.О.			Обґрунтування вибору інженерно-планувального рішення перетину в різних рівнях	
	Дьомін М.М.			КНУБА кафедра МБ група МБГ-51	